

Zeitschrift: Mitteilungsblatt / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Regionalgruppe Bern
Band: - (1996)

Artikel: Neue S-Bahn-Station Bern Ausserholligen SBB
Autor: Hadorn, Jacqueline
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-836294>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

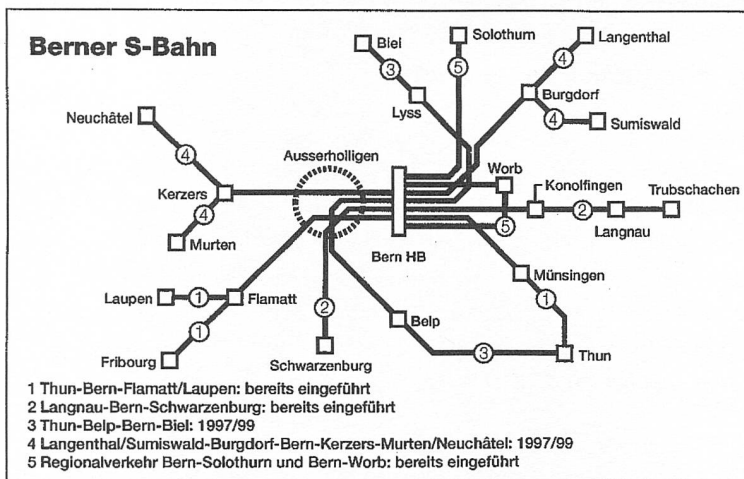
Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Neue S-Bahn-Station Bern Ausserholligen SBB

Das typische Berner Tempo: Blitzschnell

Nach nur einjähriger Bauzeit wurde der erste Baustein zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen fertiggestellt. Rund 240'000 Personen können nun Ausserholligen innert 30 Minuten erreichen. Werktags halten 70 Züge der S-Bahnlinie 1 im Halbstundentakt, die den ESP direkt mit Thun via Bern und Freiburg/Laupen verbinden. Nur der Hauptbahnhof Bern (Masterplan) hat eine höhere Verkehrsgunst als Ausserholligen. Modellrechnungen haben gezeigt, dass bei Vollausbau des ESP die Station in der Morgenspitze von rund 1'000 Personen pro Stunde benutzt werden wird.

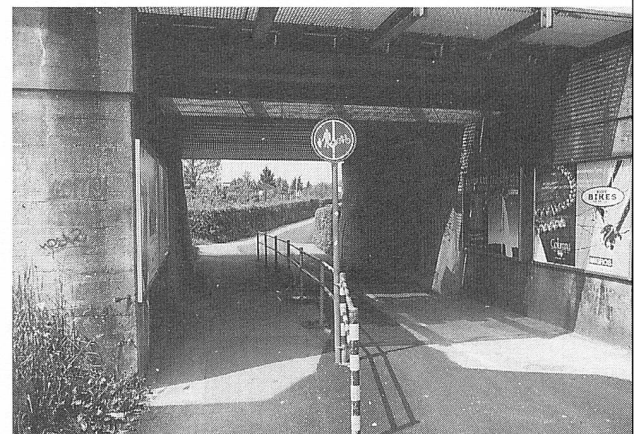


Streckennetz
Berner S-Bahn-Linien

Die rasche Realisierung war nur möglich, weil in den Arbeiten zum im Januar 1995 genehmigten Richtplan die Grundlagen und Rahmenbedingungen zur Entwicklung im Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen vorgängig festgelegt worden sind. Der breite Konsens der beteiligten Partner (Kanton und Stadt Bern, Bahnen) in grundsätzlichen Fragen ermöglichte die Aufnahme der Station ins kantonale Impulsprogramm. Mitte 1994 haben die Stimmbürger die Kredite über insgesamt 25 Mio Fr. auf kantonaler und städtischer Ebene gutgeheissen.

Imagepflege für einen „Unort“

Viele Stadtbernerinnen und Stadtberner kennen das Gebiet Gangloff kaum oder gar nicht. Wahrgenommen wurde es bisher höchstens als Beispiel für einen städtischen „Angstraum“, wie verschiedene Publikationen zu diesem Thema zeigen. In der Projektierungsphase stand deshalb neben der Koordination von bahnbetrieb-



lichen, technischen und gestalterischen Anforderungen im engeren Sinn vor allem die nachhaltige Verbesserung des räumlichen Erscheinungsbildes und damit des Images dieses Ortes im Vordergrund.

Innerhalb des vorgegebenen Kostenrahmens wurde versucht, bezüglich der Sicherheit im öffentlichen Raum einige Leitideen umzusetzen: Verzicht auf die bisherige schmale und in Bezug auf Platz und Ladenwandweg exzentrische Unterführung; Bau einer breiten, hellen und übersichtlichen Unterführung, die stützen- und nischenfrei in zentraler Lage die direkte Verbindung zur Freiburgstrasse, zu den Bushaltestellen sowie zur bestehenden Bahnstation Bern Ausserholligen GBS (mit den Bahnlinien nach Schwarzenburg und Belp - Thun) herstellt; Fuss- und Veloweg in der gleichen Unterführung; transparente Gestaltung auf Perronniveau.

Die neue Station by day ...

Die zwei 170 Meter langen Bahnsteige werden auf 90 Meter von einer filigranen Stahlkonstruktion überdacht. Sie sind zentral je über eine Treppe und eine Rampe erschlossen. Die eleganten, aus einer gewissen Distanz abstrakt anmutenden Treppenläufe (vorgefertigte Betonelemente) lassen keine toten Winkel entstehen und ermöglichen bezüglich des Veloverkehrs konfliktfreie Fusswegbeziehungen. Sämtliche Geländer (Treppen, Perrons) sind einheitlich und äusserst transparent aus in Rahmen gefasste Metallgittern gestaltet. Auf den Perrons bietet ein verglaster Windfang mit Sitzbänken Witterungsschutz. Durch konsequenten Verzicht auf Werbeflächen im Stationsbereich wird der einheitliche Ausdruck gewahrt.

... und by night

Wirkt die neue Station schon bei Tag durch ihre konsequente Gestaltung mit einem durchgehenden Konzept, auch bezüglich Material- und Farbwahl, sehr übersichtlich und grosszügig, so ist sie bei Dunkelheit fast eine kleine Sensation. Lichtwände erhellen die Unterführung. Sich zu

den Aufgängen zur Station hin rhythmisch verdichtende Bodenleuchten bilden ein Leitsystem zum „Ort des Geschehens“ hin. Diese leuchtenden Blickpunkte werden durch die Lichtstreifen über den Perrons ergänzt.

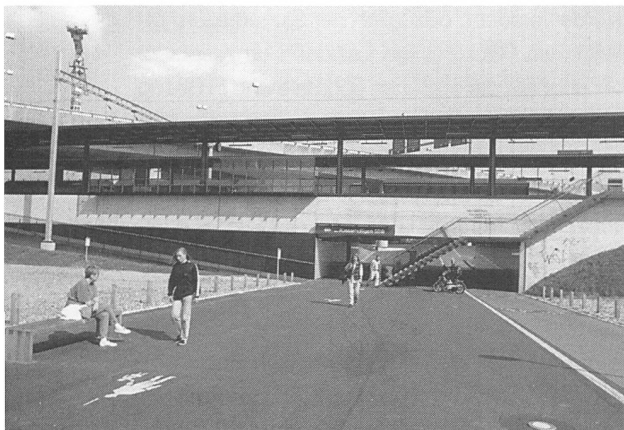
Ein Platz, der Platz hat

Nicht nur die beschränkten finanziellen Mittel für eine provisorische Platzgestaltung haben zu einer betont einfachen Gestaltung geführt. Mit der im Richtplan beschlossenen Aufhebung der nördlich der Freiburgstrasse gelegenen P+R-Anlage konnte Raum geschaffen werden für eine übersichtliche und gradlinige Platzgestaltung. Die Minimalinfrastruktur umfasst einen Kiosk, Veloabstellplätze und einige Kurzzeitparkplätze.

Können wir uns das leisten?

Die erfreulich gut gelungene Gestaltung der Station und ihres Umfeldes könnten zur Vermutung verleiten, hier sei ein in heutiger Zeit ungerechtfertigter finanzieller Mehraufwand betrieben worden.

Ein vernachlässigter Stadtraum zeichnet sich plötzlich durch eine an diesem Ort unerwartete Grosszügigkeit aus. Die Unterführung ist unge-



Links by day, rechts by night



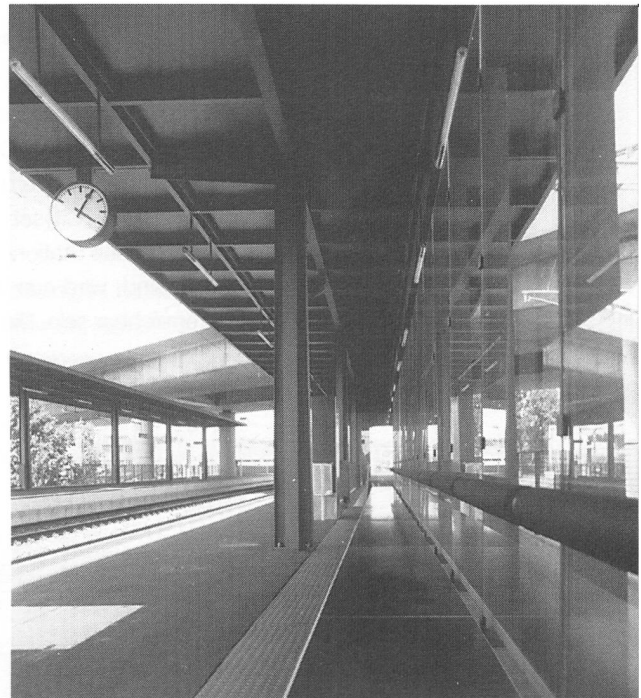
Alle Fotos: Willi Brand

wohnt breit, der Bahnhofvorplatz ungewohnt offen, der ganze Stationsbereich nachts ungewohnt gut beleuchtet. Die konstruktiven Details sind sorgfältig ausgearbeitet, alle Elemente weichen bewusst in Dimension, Materialisierung und Detaillierung von der „Norm“ ab. Wir haben uns schon so an die banale (Nicht-) Gestaltung vieler Bereiche im öffentlichen Raum gewöhnt, dass die neue Station beinahe einen unpassenden Hauch von Luxus auszustrahlen scheint. Der Unterschied zum „normalen“ Ausführungs- und Gestaltungsstandart liegt aber weniger im Kostenbereich, als in der Sorgfalt der architektonischen und gestalterischen Ausarbeitung des Projekts und einer konsequenten Umsetzung in der Realisierungsphase.

Vielleicht können aber gerade mit der besonderen Ausstrahlung der neuen Station und ihrer Umgebung die notwendigen Impulse für eine qualitätvolle Weiterentwicklung im ESP Ausserholligen gegeben werden.

Und wie weiter?

- Der 2. Teil des Projektes S-Bahn-Station dient dazu, den Bahnbetrieb flexibler zu machen und die Fahrplanstabilität zu verbessern:
- Die Strecke Verzweigung Holligen-Bümpliz Süd wird bis 1998 signaltechnisch so ausgerüstet, dass beide Gleise wahlweise in beiden Richtungen befahren werden können.
- Im Gleisfeld nördlich des Güterbahnhofs werden schnell befahrbare Verbindungen zwischen den SBB- und den GBS-/BN-Gleisen eingebaut.
- Die Gleisüberbauung Ausserholligen I über der S-Bahn-Station Bern Ausserholligen GBS für die neuen Räumlichkeiten des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten (EDA) soll 1998 fertiggestellt werden. Voraussichtlich 600 Arbeitsplätze werden hier geschaffen.



- Die Zone mit Planungspflicht zum Areal Gangloff südwestlich der neuen Station soll noch dieses Jahr den Stimmbürgern der Stadt Bern vorgelegt werden. Sie schafft die rechtlichen Voraussetzungen zur Neunutzung des zentral und bezüglich der Anbindung an einen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs optimal gelegenen Standorts. Trotz des relativ kleinen Terrains soll dieser Ort unter Berücksichtigung städtebaulicher Rahmenbedingungen zu einem attraktiven Zentrum umgestaltet und dicht genutzt werden. Nebst der Festlegung der Grundordnung wird die Durchführung eines Architekturwettbewerbs vorgeschrieben, der auch die definitive Gestaltung des Bahnhofplatzes beinhaltet.

Jacqueline Hadorn
Stadtplanungsamt Bern